



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

RER

Question écrite n° 48046

## Texte de la question

M. Didier Julia attire l'attention de Mme le secrétaire d'État aux transports sur les difficultés que sont obligés de supporter quotidiennement les usagers de la partie sud de la ligne D du RER. Malgré les statistiques diffusées par la SNCF, qui considère que la situation s'améliore à certaines périodes de la journée, et dans une direction donnée, les voyageurs restent soumis à des contraintes inacceptables et subissent des retards intolérables dans leurs déplacements, en raison du non-respect des horaires de circulation des trains, de la suppression inopinée de dessertes et d'une information incomplète et insuffisante. Le confort déjà rudimentaire offert par certaines gares est en nette régression, et les correspondances avec les transports routiers demeurent toujours aussi aléatoires. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'elle envisage de définir, afin d'améliorer sensiblement la qualité des prestations apportées par la SNCF dans cette partie de l'Île-de-France.

## Texte de la réponse

Sur la ligne D du RER, en heures de pointe, le pourcentage de trains en retard de plus de 5 minutes ou supprimés était de 19 % en 1995 et de 12,3 % en 1996. Il s'est établi à 8,2 % en janvier 1997 et à 7,1 % en février ; l'objectif que la SNCF s'est fixée pour 1997 est d'ailleurs de 8 %. L'irrégularité des circulations découle de causes multiples : elle peut être liée à des problèmes de personnel (10 % des causes de retard), au matériel roulant (20 %) - notamment au rodage de matériel neuf -, à des défaillances des équipements fixes (10 %) - telles que défauts de signalisation et rails cassés -, à l'exploitation (30 %) - qu'il s'agisse de suicides, des problèmes posés par l'imbrication des lignes B et D ou de l'engorgement de tunnels -, et à des actes de malveillance (30 %). Pour y remédier, la SNCF a mis en place des groupes de travail associant tous les services concernés de l'entreprise. L'action mise en œuvre porte à la fois sur les causes de défaillance et l'information. Des installations électriques ont ainsi été reprises, et l'informatique embarquée à bord des trains a été revue. Un faisceau de remisage des rames supplémentaires a été créé à Melun et les sites de maintenance ont été dotés d'équipements nouveaux. Pour une plus grande souplesse d'exploitation, une rame supplémentaire a été affectée à la fin de l'année dernière à la ligne D. Par ailleurs, pour prévenir les actes de malveillance et améliorer l'accueil, la présence humaine dans les gares a été intensifiée grâce notamment à la création d'emplois de ville. L'information des usagers fait également l'objet d'une amélioration, avec l'installation en cours du système « Infogare », système d'information des voyageurs en temps réel dont l'achèvement est prévu fin 1998.

## Données clés

**Auteur :** [M. Julia Didier](#)

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 48046

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** transports

**Ministère attributaire :** transports

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 10 février 1997, page 650

**Réponse publiée le** : 24 mars 1997, page 1560